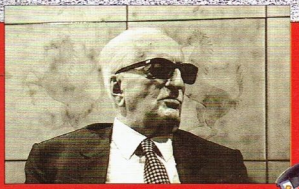
EL MITO

58

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

275 GTB/4:
la primera biárbol
de serie



Años 80, el boom
de la producción Ferrari

F310: primera
con Schumacher

1993, Berger
rey de Monza

9 789504 900351 10058 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 58

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

F310, tres veces primera con Schumacher

Michael Schumacher en el GP de Bélgica de 1996: se clasificará primero.

Schumacher primero en el GP de San Marino 1996.

1996: conducida por el campeón del mundo saliente, la primera F1 de Maranello con motor 10 cilindros gana tres grandes premios. Ferrari es segunda en el Mundial de Constructores.

La primera Ferrari con motor diez cilindros, la F310, obtuvo tres victorias en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1996 con Michael Schumacher. Con estos éxitos, y con otros resultados de relieve, el piloto alemán no traicionó las expectativas de los hinchas.

UNA MONOPLAZA PROYECTADA EN INGLATERRA

Así, la Ferrari se ubicó segunda, detrás de Williams, en la clasificación reservada a los constructores, venciendo a Benetton. La superioridad técnica de los Williams Renault le permitió a Damon Hill coronarse campeón del mundo, delante de su compañero Jaques Villeneuve. Como las anteriores 412 T y 412 T2, el proyecto del chasis de la F310 es obra de la FDD de Shalford, dirigida por John Barnard. La Ferrari de Fórmula 1 de 1996 sorprendió por sus formas poco convencionales. Los estudios aerodinámicos llevaron inicialmente a la definición de una trompa sólo parcialmente levantada con respecto al fondo de la monoplaza. Las tomas de aire de los radiadores, separadas del cuerpo del vehículo como en la F92, eran muy características.

RADIADORES MAS PEQUEÑOS, AERODINAMICA MAS REFINADA

Radiadores más pequeños, casi en el 10 por ciento (gracias a la menor masa radiante requerida por el motor de diez cilindros) permitieron reducir las dimensiones de las tomas de aire. Por debajo de éstas y por

FICHA TECNICA

Motor:	Central y longitudinal, 10 cilindros en V a 75°, diámetro por carrera 92 x 45,1 mm, cilindrada 2998,1 cm³, compresión 13:1
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia oficiosa:	740 CV a 16.500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoposto con chasis compuesto en nido de abeja con fibras de carbono
Transmisión:	trasera, caja transversal de 6 o 7 marchas + MA, con comando semiautomático con control electrónico, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con punzón y resortes de torsión delanteros y traseros
Neumáticos:	de 13", Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,355/1,995/0,97 m
Ejes:	del. 1,69 m, tras. 1,605
Capacidad del tanque:	145 litros
Peso:	600 kilos con piloto a bordo
Unidades producidas:	6
Números de chasis:	166-171

(Los valores de cilindrada, potencia y performance son estimados)

A la izquierda, la F310 sin la trompa. Abajo, el corte que revela una aerodinámica realmente sofisticada.

encima del fondo plano, se obtuvo un espacio, destinado a mejorar la carga aerodinámica. Conforme a los nuevos reglamentos, aparecieron, en los costados del habitáculo, protecciones laterales realizadas en un material especial, capaz de absorber eventuales choques. Sin embargo, una interpretación descarada del reglamento por parte de Williams y Jordan (que tomaron como vértice de la barra antivuelco la parte más retrasada de la misma) permitió a estos equipos realizar protecciones más bajas y menos voluminosas.

AERODINAMICA PERJUDICADA POR LA BUSQUEDA DE SEGURIDAD

La F310, como otras monoplazas participantes en el Campeonato del Mundo, se perjudicó por el tamaño de las protecciones laterales del habitáculo, que aumentaron la resistencia al avance del vehículo en las rectas. A este problema se sumó otro, parcialmente mejorado con modificaciones sucesivas: la toma de aire del motor era demasiado pequeña. De cualquier manera, los pilotos de la Ferrari siguieron, a lo largo de toda la temporada, inclinando hacia adelante las cabezas en recta, para mejorar la llegada de aire a la correspondiente toma del motor.

El box Ferrari en el GP de Mónaco 1996: se vislumbra el motor de diez cilindros.

POR QUE DIEZ CILINDROS

La decisión de la Ferrari de realizar un motor de diez cilindros fue tomada por precisas motivaciones técnicas, que hicieron olvidar las conexiones con la producción de serie y la tradición de la casa de Módena. A pesar de entregar, a la par de otras características, una potencia levemente inferior a la de un doce cilindros, un motor de diez cilindros actualmente es el ideal en F1 porque es más compacto y requiere un sistema de enfriamiento más pequeño. Esto reduce el peso de la monoplaza y permite estudiar formas menos voluminosas para los radiadores. Los menores consumos del diez cilindros con respecto al motor de doce permiten cargar menos combustible, lo cual representa una ventaja adicional en términos de peso, si bien a partir de 1994 está permitido el reabastecimiento en carrera. Actualmente, los motores de diez cilindros son los más difundidos en Fórmula 1.

Entre las novedades de relieve introducidas por Barnard en la F310, hay una caja de cambio inédita, de titanio y con un separador de fibra de carbono, que redujo el volumen de la transmisión en favor de la eficiencia aerodinámica del tren trasero.

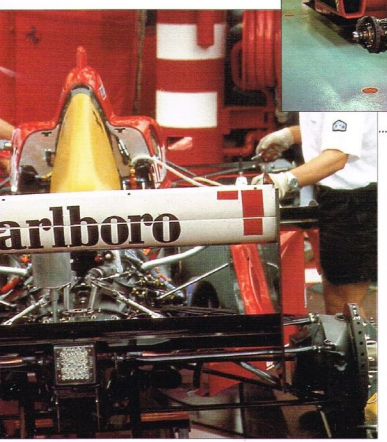
Como en otras monoplazas de Fórmula 1, el pedal del embrague fue sustituido por una palanca de comando en el volante que, de manera innovadora, también comprende los indicadores y los comandos generalmente ubicados en el tablero de la monoplaza. El costo del volante ha sido calculado en cerca de 35.000 dólares. Como es lógico, el motor diez cilindros representó otra importante novedad técnica de la F310, que en su nombre toma el número de los cilindros, además del "3" que se refiere a los 3000 centímetros cúbicos de cilindrada total.

Los mecánicos trabajan sobre el V10 Ferrari de la F310.

MOTOR TRES LITROS DE 740 CABALLOS

La Ferrari no comunicó muchos datos con respecto al nuevo motor: la cifra 046, la cilindrada exacta de 2998,1 centímetros cúbicos y el ángulo entre las bancadas de cilindros de 75°. Oficiosamente, parece que los valores de diámetro y carrera (cambiados tres veces en el curso del año) son de 92 x 45,1 mm. Con respecto a la potencia máxima, fueron alcanzados los 740 CV al régimen de 16.500 vueltas por minuto. Muy compacto y liviano, el motor tuvo un handicap justamente en el largo relativo, reducido a apenas 58 cm. Regímenes de rotación cada vez más elevados tienden a hacer disminuir el largo de la carrera de los pistones, con un correspondiente aumento del diámetro. La Ferrari no pudo avanzar más en este camino justamente por el largo reducido del motor, que impidió aumentar aún más el diámetro de los pistones. A pesar de este límite, el V10, proyectado bajo la dirección de Paolo Martinelli, soportó muy bien la confrontación con los diez cilindros Renault de los Williams y de los Benetton. Ya en el debut en el GP de Australia en Melbourne, la F310 mostró límites en la eficiencia aerodinámica, aun en

La discreción es indispensable en F1: aquí vemos la F310 en boxes con el alerón delantero cubierto.



MOTORES PARA LA EXPORTACION

En el pasado reciente, la Ferrari entregó sus doce cilindros a equipos como Minardi, la Escudería Italia. Se trató de una colaboración que tenía por objeto ayudar a algunos equipos italianos de Fórmula 1. A finales de 1996, la Ferrari cerró un importante acuerdo de provisión y asesoramiento con Sauber, equipo suizo con sede en Hinwil, cerca de Zurich. La Ferrari, inclusive con el envío de algunos técnicos, contribuye a realizar una sección motores en Sauber. El equipo suizo utilizará los diez cilindros del año anterior que, sin embargo, sobre la tapa llevarán el logo Petronas, sponsor del equipo. La operación de venta de los V10 traerá una inyección de capitales a la Sección Carreras de Maranello.

LA LLEGADA DE SCHUMACHER

La contratación de Michael Schumacher por parte de Ferrari caracterizó de manera positiva la temporada del equipo de Módena en Fórmula 1. El dos veces Campeón del Mundo se mostró a la altura de las expectativas, ganando tres GP con una monoplaza que no era la más competitiva del lote. De esta manera, justificó los altos costos derivados de un contrato millonario, con una performance siempre de altísimo nivel. Su constante compromiso en las pruebas y su notable profesionalismo, además, le permitieron a la Ferrari comenzar a planificar el futuro con mayor serenidad. Considerado como el mejor piloto de la actualidad, digno heredero de Prost y Senna, Schumacher decidió, a finales de 1996, alargar su contrato con la Ferrari hasta fin del 2001. Aunque las temporadas pasadas, dominadas por la vuelta de Mercedes, y su reciente accidente han demorado por ahora su logro, la meta de Ferrari y de "Schumi" sigue siendo el Campeonato del Mundo.

Schumacher en el GP de Hungría 1996.

términos de resistencia al avance. A pesar de eso, Schumacher e Irvine lograron mantenerse detrás de los Williams. El alemán, único que mantuvo el ritmo de estos últimos, debió parar por fallas en los frenos, mientras que Irvine se ubicó tercero.

PROBLEMAS DE JUVENTUD Y DE CONFIABILIDAD DE LA CAJA

Graves problemas de confiabilidad en la caja de cambio obligaron a la Ferrari a adoptar la transmisión de la anterior 412 T2 para el GP de Brasil. En Interlagos, la carrera largó con piso mojado y terminó con el piso seco. Schumacher se ubicó tercero, a una vuelta de Hill, con Irvine séptimo. En el GP de Argentina, en Buenos Aires, Schumacher estuvo segundo, muy cerca de Hill hasta la rotura del alerón. Irvine, más retrasado, terminó en el quinto puesto. Con la vuelta a la transmisión original, en el GP de Europa en Nürburgring, Schumacher disputó una carrera estupenda, atacando siempre a Villeneuve y terminando en el segundo lugar.

EL CAVALLINO AL ATAQUE CON UN SCHUMACHER A FONDO

Irvine, por su parte, se vio afectado por un toque con Panis.
En Imola, en el GP de San Marino, Schumacher conquistó la pole position, luchando luego

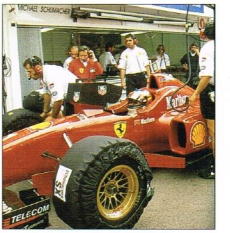
Eddie Irvine, con la F310 en el GP de Hungría 1996, sale del carril de boxes para entrar en la pista: deberá abandonar, al igual que Schumacher.

por la punta en la primera parte de la carrera. Con la F310 levemente modificada en la carrocería trasera, el alemán llegó segundo detrás de Hill, con Irvine cuarto. Schumacher conquistó la pole position también en el GP de Mónaco, pero un error sobre suelo mojado, en el curso de la primera vuelta, lo obligó al retiro por un accidente. Irvine, que creía haber sido descalificado, perdió tiempo, terminando séptimo, a siete vueltas del ganador Panis. En Barcelona, el GP de España se disputó sobre piso mojado. Gracias a una performance superlativa de Schumacher, la F310 conquistó su primera victoria. El campeón del mundo alemán superó a todos de manera inequívoca, mientras Irvine se detuvo en la primera vuelta por un trompo. En ocasión del GP de Canadá en Montreal, sobre la F310 fue montada una trompa más levantada para mejorar la eficiencia aerodinámica del vehículo. Un doble retiro de Schumacher e Irvine, sin embargo, dejó sin puntos a la Ferrari. El momento más bajo de la temporada llegó en Francia. Schumacher, en pole position, rompió el motor en la vuelta de reconocimiento,

LOS RESULTADOS DE LA F310

1996

GP de Australia, *10 de marzo*	*3° Irvine*
GP de Brasil, *31 de marzo*	*3° Schumacher*
GP de Argentina, *7 de abril*	*5° Irvine*
GP de Europa, *28 de abril*	*2° Schumacher*
GP de S. Marino, *5 de mayo*	*2° Schumacher, 4° Irvine*
GP de España, *2 de junio*	*1° Schumacher*
GP de Alemania, *28 de julio*	*4° Schumacher*
GP de Bélgica, *25 de agosto*	*1° Schumacher*
GP de Italia, *8 de septiembre*	*1° Schumacher*
GP de Portugal, *22 de septiembre*	*3° Schumacher, 5° Irvine*
GP de Japón, *13 de octubre*	*2° Schumacher*



Irvine en los boxes del GP de Mónaco 1996.

de la Ferrari hizo debutar una nueva caja con siete marchas para aprovechar mejor las dotes del motor. Con otra carrera magistral, Schumacher logró mantener detrás al Williams de Villeneuve, ganando su segundo GP de la temporada. En cambio, para Irvine vino el enésimo retiro.

Jean Todt, en el centro, y Michael Schumacher charlan con Frank Williams.

mientras Irvine debió parar en el curso de la quinta vuelta por fallas en la caja. La situación no mejoró en el GP de Inglaterra en Silverstone, con otro doble retiro de la F310.

MONZA ES UN VERDADERO TRIUNFO CON LA VICTORIA DE SCHUMACHER

En Hockenheim, en el GP de Alemania, Schumacher se clasificó cuarto, lejos de los primeros, mientras que Irvine volvió a retirarse por problemas de caja. Al comando del GP de Hungría, en el que largó desde la pole position, Schumacher fue superado por los Williams, para luego retirarse hacia el final de la carrera. Irvine ya se había retirado a mitad de la prueba. La revancha de la F310 llegó en Spa, en el GP de Bélgica, don-

Irvine, arriba, logró como mejor resultado de 1996 el tercer lugar en el GP de Australia.

En Monza, en el GP de Italia, Schumacher triunfó delante de Alesi, después del error que puso fuera de carrera al Williams de Hill. Para Irvine, el retiro fue causado por el choque contra una protección de neumáticos.

En Estoril, en el GP de Portugal, Schumacher e Irvine se clasificaron, respectivamente, tercero y quinto, aunque muy lejos de los Williams triunfadores.

EL CAMPEONATO SE CIERRA CON EL SEGUNDO LUGAR DE SCHUMACHER

La temporada se cerró en Suzuka con el GP de Japón. Schumacher cerró con un segundo puesto, detrás de Hill, mientras que Irvine, chocado por Berger, fue obligado una vez más al retiro.

LAS GT CARRERA

250 GTO Experimental, nombre en código: 2643

1961: el número de chasis distingue al auto laboratorio con el cual se puso a punto la mecánica de la GTO. Producido en un único ejemplar, dispone de 290 CV y está carrozado por Pinin Farina. Obtuvo dos cuartos puestos en las 24 Horas de Le Mans.

La antecesora de la GTO se llama 250 GTO Experimental. O, para los entendidos, 2643, que es su número de chasis.

Los verdaderos apasionados están de acuerdo: la Ferrari Gran Turismo por antonomasia es la 250 GTO, suma absoluta de potencia, belleza y competitividad. Pero no todos conocen el vehículo sobre el cual fueron probadas las soluciones adoptadas luego en el modelo que actualmente conocemos.

MUCHOS LA CONSIDERAN MAS PRECIOSA QUE UNA GTO

Quien conoce este auto lo llama 2643, que es su número de chasis: un prototipo en algún sentido más actractivo y hasta más precioso que la misma GTO.

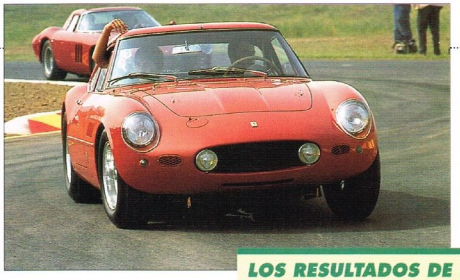
Al comienzo de los años Sesenta, el dominio absoluto de las Ferrari 250 GT Competición, que ya duraba siete años, comienza a temblar: la llegada de adversarios del calibre de los Aston Martin Zagato, Jaguar E-Type y de los ágiles Porsche 2000 anuncia tiempos difíciles.

Y la lista de los rivales podría alargarse después del anuncio de que, a partir de 1962, el

Mundial de Marcas será reservado a las GT.

MOTOR DE LA TESTA ROSSA SOBRE CARROCERIA GT

Al comienzo de 1961, entonces, se decidió realizar una operación que estaba en el aire desde hacía mucho tiempo:



La línea de la GTO Experimental recuerda a la 400 Superamérica.

LOS RESULTADOS DE LA GTO PROTOTIPO

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
24 Horas de Le Mans	*1961*	*Baghetti/Tavano*	*4°*
24 Horas de Daytona	*1962*	*S. Moss*	*4°*
12 Horas de Sebring	*1962*	*Hugus/Reed*	*8°*
24 Horas de Le Mans	*1962*	*Hugus/Reed*	*4°*

trasplantar el formidable motor tres litros de la Testa Rossa, potentísimo y confiable, a una GT. Para el chasis, Giotto Bizzarrini estudiaba una nueva estructura, más liviana y robusta, que todavía no estaba lista: entonces se decidió utilizar para las pruebas el chasis de la berlinetta 250 GT Competición de paso corto. Bizzarrini quería probar la novedad de la cola trunca, más aerodinámica, pero se vio obligado a renunciar al experimento (que saldrá a la luz con la GTO definitiva) y le pasó la tarea a Pinin Farina.

La carrocera de Turín decide volver a proponer las líneas de la 400 Superamérica, el "dream car" en catálogo, acortando la trompa a causa del fondo más corto, y aliviándola hasta lo increíble. Las chapas de aluminio tienen un espesor 12% inferior al de los autos de competición, mientras que todo el armazón, los montantes y hasta el soporte de la consola están agujereados para ahorrar peso. No hay revestimientos interiores, tan sólo un sutilísimo paño de cuerina sobre la consola con función antirreflejo.

Trompa "picada" y llantas de rayos Borrani, a la izquierda.

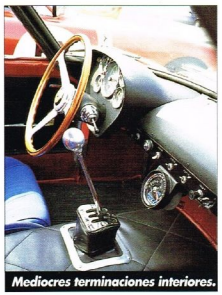
VIDRIOS DE PERSPEX QUE NO SE ABREN

Con excepción del parabrisas, todos los cristales son de perspex: son eliminados hasta los levantavidrios, se pueden abrir sólo los deflectores de las puertas. La carrera de la GTO Experimental es corta: con la Escudería Ferrari disputa sólo las 24 Horas de Le Mans, confiada a Giancarlo Baghetti y al francés Tavano, luego es utilizada para pruebas privadas.

Cuando nace la verdadera GTO, la 2643 es vendida a la escudería NART, con la que disputa otras carreras. Pero actualmente está de vuelta en Italia, en las manos de un coleccionista que la custodia celosamente. ¿Quién no haría lo mismo, poseyendo semejante tesoro?

FICHA TECNICA

Motor:	delantero y longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,21 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN doble cuerpo
Encendido:	magneto con 2 distribuidores
Potencia:	290 CV a 7400 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio alivianada
Tracción:	posterior, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Dirección:	circulación de esferas
Frenos:	a disco
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 6.00-15, tras. 7.00-15
Paso:	2,40 metros
Peso:	900 kilos
Unidades producidas:	1
Número de chasis:	2643 GT



Mediocres terminaciones interiores.

UN HORNO DE 300 KILOMETROS POR HORA

En las pruebas de las 24 Horas de Le Mans de 1961, la GTO Experimental 2643 fue equipada con un spoiler trasero que le permitía alcanzar, en la larguísima recta del circuito francés, una velocidad máxima (cronometrada) de 286 Km/h. En carrera, este elemento no fue utilizado, pero el auto terminó la competencia de manera más que honorable gracias a la habilidad de Giancarlo Baghetti. Así la recordaba el piloto de Milán, en una entrevista de hace algunos años: "Era un auto muy difícil de manejar, pero sobre todo era un horno. Entre el piloto y el motor había nada más que un velo de aluminio. Después de una hora de carrera, la temperatura interior era la de un baño turco: era como si los dos deflectores y las aberturas circulares de las ventanillas traseras no existieran. Llevé el auto hasta el final de la carrera (cuarto, detrás de las más potentes Sport), pero perdí por lo menos cinco kilos de transpiración". En fin: el "horno" más veloz del mundo.

275 GTB/4, la primera biárbol para la ruta

1966: en el Salón de París es presentada la evolución de la 275 GTB. Dispone de 300 caballos, 20 más que el modelo precedente, y alcanza casi 270 kilómetros horarios de velocidad.

La evolución de la 275 GTB es presentada en el Salón de París en octubre de 1966. Es una fecha importante en la historia de la Casa del Cavallino Rampante, porque se trata del primer auto con motor con doble árbol de levas a la cabeza para la ruta. Esta había sido, hasta ese día, una solución técnica reservada a los motores de competición, de las potentes Sport que en esa época estaban desafiando a los Ford en las largas rectas de las 24 Horas de Le Mans, en el Campeonato Mundial de Marcas.

La carrocería de la 275 GTB/4 no sufre muchas modificaciones con respecto a la anterior GTB: la más evidente es la "joroba" sobre el capot.

EL MOTOR POTENCIADO DESARROLLA 300 CABALLOS

Pero el motor de la 275 GTB/4 (tal el nombre del nuevo modelo) no es un propulsor difícil de tratar, como en las Sport de competición. En efecto, el incremento de potencia está limitado en 20 caballos: 300 caballos a 8000 vueltas por minuto para la 275 GTB/4, contra los 280 a 7600 vueltas por minuto de la GTB. La mayor ganancia apareció en la elasticidad del motor, más tratable, con un par superior y una erogación de la potencia más fluida. Aunque no hay que olvidar que se trata de una pura, aguerrida berlinetta deportiva. Abriendo el capot, todavía hoy, asombra y

encanta ver la tapa de válvulas dividida en dos sobre la cabeza del motor de la GTB/4, sobre todo pensando en el efecto que debió causar en quien lo vio en 1966, después de casi veinte años de motores Ferrari monoárbol a la cabeza y siempre con la misma, inconfundible tapa única.

Con respecto a la carrocería, la GTB/4 no muestra muchas diferencias con la GTB. Puede reconocerse a primera vista por la protuberancia sobre el capot, que se hizo necesaria para hospedar los seis carburadores Weber en lugar de los acostumbrados tres de la GTB (de la cual, sin embargo, algunos ejemplares también llevaban seis carburadores).

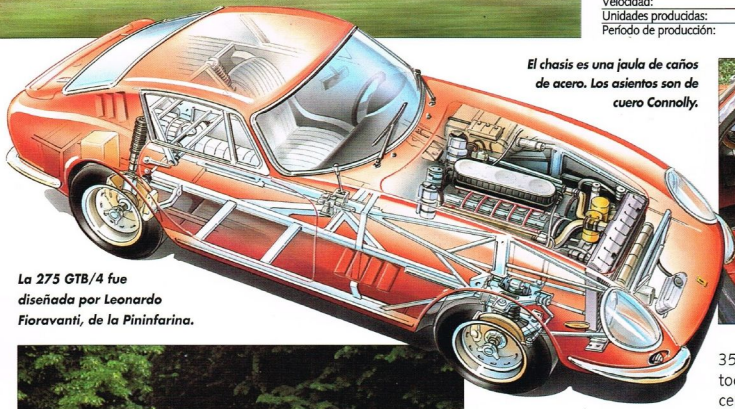
La cola de la 275 GTB/4 está inspirada en la GTO.

PERMANECIO APENAS DOS AÑOS EN EL MERCADO

La vida de la 275 GTB/4 fue muy corta: la producción duró poco más de dos años, de 1966 a 1968, y con apenas

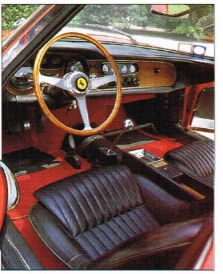
FICHA TECNICA

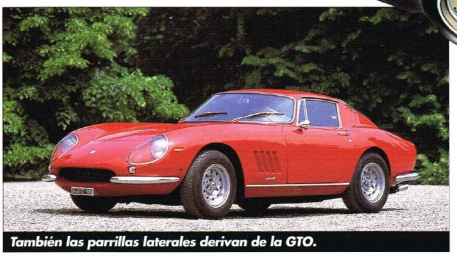
Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 58,8 mm, 3285,7 cm³, compresión 9,2:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN17
Potencia:	300 CV a 8000 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta 2 puertas, 2 lugares, chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero o aluminio
Tracción:	trasera
Transmisión:	caja en bloque con el diferencial, 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales, amortiguadores
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos Dunlop con servofreno
Tanque:	94 litros
Neumáticos:	14 o 15 pulgadas
Dimensiones:	4,32/1,72/1,20 metros
Paso:	2,40 metros
Ejes:	del. 1,401 m, tras. 1,417 m
Peso:	1100 kilos
Velocidad:	268 Km/h
Unidades producidas:	350
Período de producción:	1966-1968



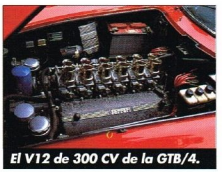
La 275 GTB/4 fue diseñada por Leonardo Fioravanti, de la Pininfarina.

El chasis es una jaula de caños de acero. Los asientos son de cuero Connolly.





También las parrillas laterales derivan de la GTO.



El V12 de 300 CV de la GTB/4.

LA 275 GTB/4 S NART SPYDER

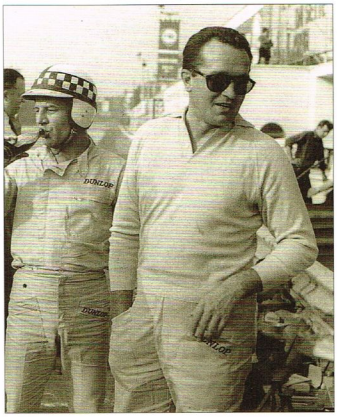
Fueron construidas apenas diez, todas por Scaglietti, entre 1967 y 1968, con carrocería de acero o de aluminio. Disponían de 300 caballos a un régimen de 8000 vueltas por minuto, gracias al uso del motor con doble árbol de levas a la cabeza de la GTB/4. Se trata de la única biárbol a la cabeza cabriolet de la serie 275/330/365. Derivaba de la berlinetta GTB y no de la cabriolet GTS, que nunca recibió la distribución biárbol. Fue a pedido de Luigi Chinetti. Se trataba de una operación no oficial que sólo la influencia que Chinetti ejercía sobre Ferrari permitió. Y fue una suerte, porque con la trompa y la cola de la versión berlinetta hay que admitir que la 275 cabriolet es mucho más atractiva.

350 ejemplares construidos, todos por Scaglietti con carrocería de acero o de aluminio. Tres son los motivos de la breve carrera de la 275 GTB/4. Primero, el auto casi no tuvo desarrollo en carreras, porque en esa época las competiciones estaban reservadas a vehículos realizados específicamente para correr y no a las Gran Turismo derivadas de la serie. Segundo, las normas antipolución estadounidenses, cada vez más restrictivas. Y, por último, la aparición en 1968 de una nueva berlinetta biárbol: la 365 GTB/4, mejor conocida con el nombre Daytona. No sólo la 275 GTB, sino cualquier otra berlinetta Ferrari, difícilmente hubiera superado a un mito como la Daytona.

LOS PILOTOS

Umberto Maglioli, el especialista de las Sport

El corredor de Vercelli dio lo mejor de sí con las biplazas Ferrari, con las que ganó mucho. Conquistó tres veces la Targa Florio, tal vez su carrera preferida.



Umberto Maglioli, en primer plano, con Innes Ireland.

Como otros pilotos de notable talento (Behra, Gendebien, Scarfiotti, Parkes, Vaccarella, para citar sólo algunos), también Umberto Maglioli dio lo mejor de sí al volante de los autos Sport, no logrando emerger igualmente en la Fórmula 1, tanto por haber "invertido" en ella menos en términos de esfuerzo, como por haber tenido pocas y no siempre adecuadas posibilidades.

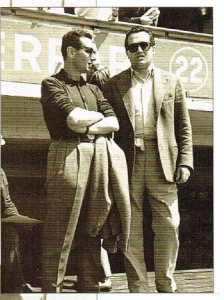
CORRE LA PRIMERA CARRERA A LOS DIECINUEVE AÑOS

Nacido en Bioglio, en la provincia de Vercelli, el 5 de junio de 1928, disputó su primera carrera con apenas diecinueve años: fue en el Circuito de Parma de 1947, que lo vio retirarse después de pocas vueltas, al volante de un vehículo construido prácticamente en casa, impulsado por un motor BMW 750 y bautizado "Berenice". Conoció a Giovanni Bracco, quien intuyó sus dotes y lo quiso consigo como copiloto. Los dos se hicieron amigos y con una Lancia Aprilia consiguieron el primer lugar de categoría en el Giro de Sicilia, y el tercero en las Mil Millas de 1948. Se retiraron, con una Ferrari 166 S/C, en la edición de 1949 de la gran maratón italiana, pero, en 1950, con una 166 MM, fueron cuartos absolutos. En 1951, la magnífica pareja realizó su "capolavoro" al obtener, con una Lancia Aurelia B20, casi de serie, el segundo lugar absoluto en la meta de Brescia, sólo detrás de la Ferrari 4,5 de Villoresi.

LA CONSAGRACION EN LA TARGA FLORIO

Maglioli, a esa altura, ya estaba maduro para luchar a la par de los mejores. En 1952, fue primero de categoría en las Mil Millas con una Aurelia B21 y, con una B20 sobrealimentada, cuarto en la Carrera

Maglioli en las 24 Horas de Le Mans de 1963.



Maglioli, a la derecha, en Le Mans 1961.

Maglioli en el GP de Italia 1955, con una monoplaza Ferrari.

Panamericana. En 1953 llegaron sus primeras victorias absolutas, en la Targa Florio y en la Carrera del Monte Pellegrino (con Lancia D20), y en las 12 Horas de Pescara (con Ferrari 375 MM, en pareja con Hawthorn). La Ferrari también lo hizo debutar en F1, en el GP de Italia, donde se clasificó octavo.

CON FERRARI, 1955 ES UN GRAN AÑO

El año 1954 lo vio conquistar, con Ferrari, cinco trofeos prestigiosos: 1000 Km de Buenos Aires (con Farina), Copa de Oro Shell en Imola, Gran Pre-

LA CARRERA DE UMBERTO MAGLIOLI

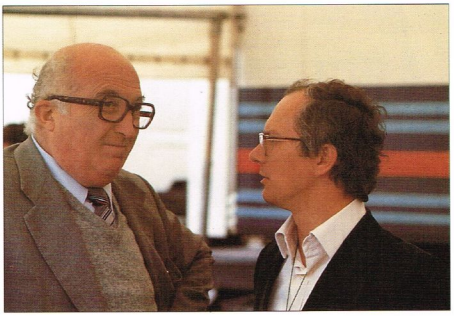
Umberto Maglioli (Bioglio, Vercelli, 5 de junio de 1928), además de las numerosas competiciones disputadas al volante de autos Sport y Gran Turismo (sobre las cuales encontrarán amplias referencias en estas páginas y en las cuales expresó tal vez lo mejor de sí), participó entre 1953 y 1957 en diez grandes premios válidos por el Campeonato Mundial de Fórmula 1, cinco de ellos al volante de una Ferrari, cuatro con Maserati y uno con Porsche. Con Ferrari subió dos veces al podio, clasificándose tercero en el Gran Premio de Italia de 1954 y en el Gran Premio de Argentina de 1955. Además, llegó sexto en el Gran Premio de Italia de 1955, séptimo en el Gran Premio de Suiza de 1954, octavo en el Gran Premio de Italia 1953 y noveno en el Gran Premio de Argentina de 1954. En otras cuatro ocasiones fue obligado al retiro. Con las carreras ganadas y los demás resultados obtenidos en las carreras Sport dio una importante contribución a la conquista de dos títulos por la Ferrari en el Campeonato Mundial de Marcas, en los años 1954 y 1964.

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Roberto Nosetto, un técnico al borde de la pista

Ingeniero mecánico de Turín, dirige el equipo de carreras en el año del segundo Mundial de Lauda. También fue asistente personal de Enzo Ferrari y jefe del autódromo de Imola por casi diez años.

mio Supercortemaggiore en Monza (con Hawthorn), Circuito de Senigallia y Carrera Panamericana.
En 1955, otra vez con Ferrari, fue primero en el Circuito del Mugello y en la carrera Aosta-San Bernardo, segundo en el Giro de Sicilia y en el Gran Premio Supercortemaggiore y tercero en las Mil Millas.
Al año siguiente, pasó a Porsche y, en pareja con Huschke von Hanstein, ganó su segunda Traga Florio (para la Casa de Stuttgart, ésa fue la primera de una larga serie de éxitos en la "clásica" siciliana).
Un feo accidente con serias heridas en las piernas (en las pruebas de la trepada Friburgo-Schauinsland de 1957) lo detuvo por largo tiempo. Volvió a la pista en 1959 y por años siguió participando en carreras con autos de diferentes marcas: con Ferrari, en 1963, fue tercero en los 1000 Km del Nürburgring (en pareja con Abate) y en las 24 Horas de Le Mans (con Parkes), mientras que en 1964 fue primero en las 12 Horas de Sebring (otra vez con Parkes).
Finalmente, en 1968 con Porsche, logró imponerse por tercera vez en la Targa Florio, alternándose al volante de un 907 con Vic Elford. Esta fue su última victoria importante, obtenida en una prueba que siempre le fue favorable.
Una competencia que lo vio nada menos que 19 veces en la largada y en la cual, además de las tres victorias citadas (1953, 1956 y 1968), logró otros buenos resultados: con Maserati llegó quinto en 1961 y, con Porsche, sexto en 1964, tercero en 1965, quinto en 1966 y segundo en 1969.



Roberto Nosetto con el ingeniero Carlo Chiti (a la izquierda) en 1977, en Hockenheim.

Un hombre multifacético, así puede ser definido Roberto Nosetto: un técnico que conquistó una excelente reputación internacional, obrando con éxito en diferentes ámbitos, si bien los hinchas de las "rojas" lo recuerdan sobre todo como director deportivo de la Ferrari.

ENTRA EN LA CSAI DESPUES DE LA DOCENCIA UNIVERSITARIA

Nacido en Turín el 11 de setiembre de 1942, estudia Ingeniería Mecánica en el Politécnico de su ciudad, donde se recibe en 1968 con una tesis de título profético: "Estudio termodinámico del motor Ferrari 250 Testa Rossa". Por un año es ayudante en la cátedra de construcción de automóviles, y luego entra en el sector técnico de la CSAI (la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Italia). De 1969 a 1976, madura una larga serie de experiencias, ocupándose, en calidad de responsable, de reglamentos técnicos, normas de seguridad, estudios avanzados para la seguridad de los circuitos, de los pilotos y de los vehículos, proyecto de nuevos circuitos en Italia y en el exterior y modificaciones de circuitos existentes, reglamentos deportivos de todos los campeonatos: F1, F2, F3, Sport y Turismo.

FERRARI LO CONTRATA PARA VOLVER AL TITULO

Se convierte en representante italiano ante la autoridad deportiva internacional (la CSI, Comisión Deportiva Internacional, luego FISA, Federación Internacional del Deporte Automovilístico), en las comisio-

nes Técnica y Seguridad, además de inspector de los circuitos en Italia y en el exterior.

Cuando, en diciembre de 1976, Enzo Ferrari lo contrata como director del equipo, sabe que está llevando a Maranello a un hombre de múltiples y amplios conocimientos. Y las crónicas de esos años lo confirman: Nosetto no es sólo el director deportivo de la victoria, en 1977, de Niki Lauda en el Mundial de Pilotos y de la Ferrari en el Mundial de Constructores. Entre 1978 y 1979, es también director de pista de Fiorano, asistente personal de Enzo Ferrari en las relaciones con la FISA y la FOCA (Asociación de constructores de F1) y representante de la Ferrari ante esos dos organismos. Pero no es todo: por su formación técnica y su experiencia de más de diez años, Ferrari le encarga dos tareas particularmente importantes, que lo llevan a dirigir los primeros experimentos de telemetría, además de la adopción de todos los sistemas de seguridad en las Ferrari F1.

Nosetto en el podio del GP de Sudáfrica 1977, con Lauda.

LLEVA AL AUTODROMO DE IMOLA AL CRECIMIENTO INTERNACIONAL

Desde 1980 a 1989, Nosetto es director general del Autódromo Dino Ferrari de Imola, a cuya transformación en un circuito para pruebas del más alto nivel contribuyó en gran medida, proyectando y dirigiendo los trabajos de construcción de los nuevos boxes, de la sala de prensa, de la torre para la dirección de la carrera, además de todas las modificaciones del trazado.

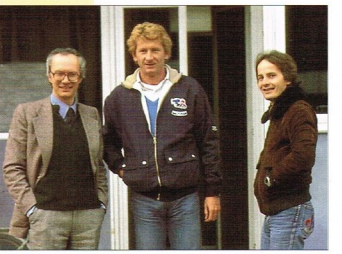
COLABORADOR DE ECCLESTONE Y LUEGO, EL MUNDIAL DE MOTOS

Luego (1989-1991), es colaborador de Bernie Ecclestone, y además dirige una nueva sociedad para la promoción y organización en Francorchamps de las tres pruebas mundialistas belgas: GP de F1, Sport Prototipos y Mundial de motos.

De 1991 a 1992, es director de la Comisión F1 de la FISA, en París, y directo colaborador del presidente Jean Marie Balestre. Finalmente, desde 1993, es director de carrera permanente de todos los GP del Campeonato Mundial de motociclismo.

LA CARRERA DE ROBERTO NOSETTO

Roberto Nosetto (Turín, 11 de setiembre de 1942), ingeniero mecánico, es un personaje entre los más conocidos y apreciados por aquellos que obran en el ámbito institucional de los deportes del motor. Desde 1993, pasó al mundo de las dos ruedas, como director de carreras de todos los eventos del Mundial; anteriormente, había conseguido una notable consideración tanto en la CSAI (1969-1976) cuanto como director deportivo de la Ferrari y su representante ante la FISA y FOCA (1976-1979), como director del autódromo de Imola (1980-1989), y como miembro de la autoridad deportiva internacional (1991-1992). El secreto de su éxito consiste en siempre haber conjugado una sólida preparación técnica con cualidades de organización y gerencia de primer nivel. Tiene una arraigada manía por el color verde, que nunca falta en su vestuario.



Lauda, el piloto al cual está ligada la vida de Nosetto en Ferrari.

Nosetto con Jean Pierre Jabouille (al centro) y Gilles Villeneuve, en Fiorano.

UNA PRODUCCION EN CONSTANTE CRECIMIENTO

Cuatro mil Ferrari por año

Hacia la mitad de los años Ochenta, la Ferrari marca un récord de ventas. Un verdadero "boom" debido a modelos prestigiosos, a una economía mundial decididamente floreciente, a un generalizado deseo de diversión y al carisma del constructor de autos deportivos más famoso del mundo.

UN GRAN EXITO ¿Enzo Ferrari había alguna vez imaginado que de su fábrica iba a ver salir algo así como cuatro mil vehículos en un solo año? Nadie lo sabe. Seguramente no, si se piensa que en 1947 la producción fue de apenas tres ejemplares, que se volvieron 33 en 1951, 81 en 1956, 740 en 1965 y así hacia arriba, llegando a alcanzar la marca de las mil unidades en 1971, dos mil en 1979, tres mil en 1985 y cuatro mil en 1988.

Un "crescendo" irresistible, especialmente en los años Ochenta, años afortunados mundialmente, con una economía floreciente y tantas ganas de divertirse. Así, en apenas diez años, la producción Ferrari aumentó en dos mil ejemplares (es decir, un incremento del 100%), mientras que había necesitado treinta años para llegar a la cuota de dos mil: desde el final de los años Cuarenta al final de los años Setenta.

La producción, en la segunda mitad de los años Ochenta, estaba reservada con dos y hasta tres años de anticipación y, a menudo, los autos usados tenían una cotización superior a la de un cero kilómetro. Los niveles más absurdos fueron alcanzados con la F40, que multiplicó por tres su valor, hasta la cantidad de mil quinientos millones de liras (más de 800.000 dólares), porque se había vuelto tan deseada y pedida que los más grandes adinerados de todo el mundo querían poseerla y estaban dispuestos a gastar locuras por ella.

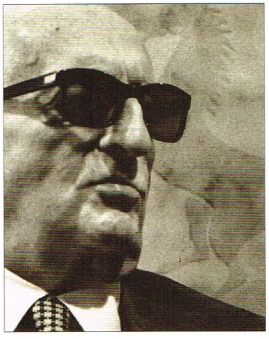
Una situación realmente color de rosa, que había hecho olvidar las grandes crisis de la Ferrari en su historia industrial: 1969, 1974/76, 1982/83. Crisis que, tal vez, no se hubiesen podido superar sin el aporte económico de la Fiat, que por una extraña coincidencia se encontraba en un período floreciente justo mientras la Ferrari cruzaba por un momento crítico.

Los modelos que marcaron el éxito de la Ferrari en la segunda mitad de los años Ochenta son vehículos en los cuales se había buscado el confort, la confiabilidad, el uso diario y la facilidad de manejo. Los técnicos habían privilegiado el mejoramiento de la funcionalidad antes que el incremento de la performance, que también había crecido, casi se podría decir inevitablemente, tratándose de la Ferrari. El objetivo era un producto que se ubicase en los máximos niveles por su performance, pero, además, con todo el confort necesario para un número cada vez mayor de usuarios.

Al fin y al cabo, los modelos que marcaron el "boom" de ventas de los años Ochenta, especialmente en la segunda mitad de la década, no son muchos.

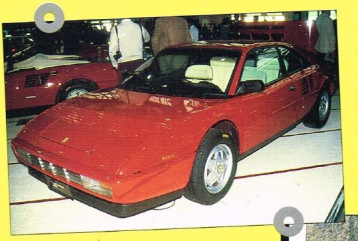
La Testarossa, presentada en 1984, a pesar de ser un auto de gran cilindrada, alto costo y dimensiones generosas, fue producida en un elevado número de ejemplares: 568 en 1985 y 819 en 1986. Además, fue un auto notablemente longevo, si se considera que la F512 M de 1994 es su última evolución (y ni siquiera con muchas modificaciones).

La 412, modelo que quizá no le agregó brillo a la imagen de la Ferrari, entendida como constructora de autos deportivos y pintados exclusivamente de rojo, sin embargo, tuvo una sustancial contribución para alcanzar los altos objetivos de venta: fueron producidos más de 250 ejemplares por año.



Enzo Ferrari ya llegó al final de su propia, personal aventura, cuando su fábrica conoce el momento de mayor producción comercial de todos los tiempos.

La GTB/GTS Turbo, a la venta desde 1986, desciende de la gran familia de las 208/308, los autos más vendidos en la historia de la Ferrari. Junto a la GTB/GTS Turbo, hay que recordar la 328 GTB/GTS, deportiva de gran performance, producida en un considerable número de ejemplares: 1467 tan sólo en 1986. Otro modelo equipado con un motor ocho cilindros en V, la Mondial, en versión 3.2, fue también producido en esos años: exactamente entre 1985 y 1989.

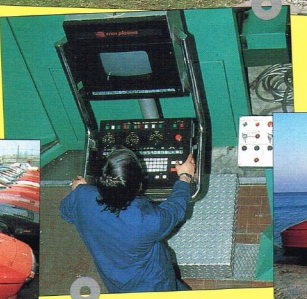


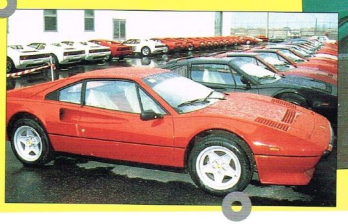
En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba, las Ferrari protagonistas del "boom" de ventas de los Ochenta y algunas imágenes de la fábrica de Maranello: Mondial Cabriolet y 328 GTB; Mondial en versión coupé; el ingreso de la fábrica de Maranello; la GTB Turbo; la súper deportiva F40; la línea de la Testarossa, que quita el aliento; un momento de trabajo en Maranello; un lote de GTB listas para ser entregadas.

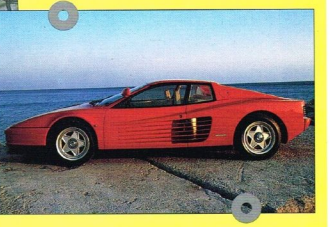
DIEZ AÑOS DE BOOM

La progresión de las ventas de la Ferari entre 1979 y 1988.

1979:	*2221 vehículos*
1980:	*2470 vehículos*
1981:	*2565 vehículos*
1982:	*2209 vehículos*
1983:	*2366 vehículos*
1984:	*2842 vehículos*
1985:	*3199 vehículos*
1986:	*3640 vehículos*
1987:	*3902 vehículos*
1988:	*4001 vehículos*







La F40 de 1987 fue uno de los autos que mejor representó el éxito de ventas de la Ferrari en los años Ochenta. Fue producida en casi un millar de ejemplares, pero la imagen de los apasionados dispuestos a gastar hasta mil quinientos millones de liras para obtener un auto representa perfectamente ese período frenético y, tal vez, irrepetible.

Después del "boom" de la segunda mitad de los Ochenta, inevitablemente las ventas de la Casa de Maranello sufrieron un descenso, causado por la recesión económica internacional. Hoy, al final de los Noventa, la situación se estabilizó en un régimen de producción digno de la Ferrari: tres mil vehículos producidos por año. Esta cantidad representa la justa medida entre los grandes objetivos de venta y un producto que nace para pocos, afortunados clientes. Probablemente, tres mil unidades producidas por año representarán el nivel ideal también en los próximos años.

Enzo Ferrari asistió al gran éxito de venta de sus autos al final de los años Ochenta, pero él ya sólo se interesaba por las competiciones, habiendo dejado el manejo del sector productivo a los gerentes "de escuela" de la Fiat. Pero no hay que creer que Ferrari, en los últimos años de su vida, no se interesara del destino de su criatura. Y su esfuerzo en Fórmula 1 puede atestiguarlo.

1993, el Cavallino conquista Monza

En una temporada dominada por Prost y su Williams, Alesi es sexto en el Mundial, mientras que Berger es octavo. En el GP de Italia obtiene un excelente segundo puesto.

En 1993 Alain Prost volvió a las carreras luego de un año de pausa y conquistó su cuarto título de campeón del mundo con un Williams-Renault. Para la Ferrari se trató de otra temporada desalentadora, sin ninguna victoria. Alesi fue sexto y Berger octavo en la clasificación final. Entre los constructores, Williams ganó con un amplio margen sobre McLaren y Benetton, y aún más amplio sobre la Ferrari.

EN BRASIL, UN ACCIDENTE ESPANTOSO DE BERGER Y ANDRETTI

En el inaugural GP de Sudáfrica en Kyalami, Prost ganó tras superar a Senna, que había largado mejor, al comienzo de la 24ª vuelta. Senna llegó segundo, con más de un minuto de retraso. Berger se clasificó sexto, a tres vueltas, a pesar de la rotura del motor. En Interlagos, en el GP de Brasil, un espantoso accidente involucró a Berger y Andretti en la largada. Prost, al comando, se vio perjudicado por una repentina tormenta. Con el piso mojado, el francés chocó al Minardi de Fittipaldi, dejándole vía libre a Senna, quien ganó delante de Hill y Schumacher.

La lluvia tuvo por protagonista a Senna en el GP de Europa en Donington. Después de superar a cuatro rivales en la primera vuelta, el brasileño ganó, rezagando a los Williams de Hill y Prost. Comenzado con el piso mojado, el GP de San Marino en Imola fue ganado por Prost delante de Schumacher. En Barcelona, en el GP de España, Hill tomó la delantera pero fue superado por Prost, que ganó la prueba. Con Hill retirado, Senna terminó segundo delante de Schumacher. Berger fue sexto, a dos vueltas del ganador.

Prost, al frente, fue penalizado por largada anticipada en el GP de Mónaco. Schumacher, que entre tanto había heredado la delantera, se retiró dejándole vía libre a Senna, que ganó. Segundo fue Hill, a pesar de un toque por parte de Berger, retirado, sobre el final. Alesi terminó tercero delante de Prost.

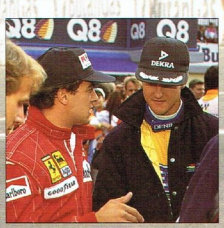
LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Sudáfrica, *14 de marzo*	*6° Berger*
GP de España, *9 de mayo*	*6° Berger*
GP de Mónaco, *23 de mayo*	*3° Alesi*
GP de Canadá, *13 de junio*	*4° Berger*
GP de Alemania, *15 de julio*	*6° Berger*
GP de Hungría, *15 de agosto*	*3° Berger*
GP de Italia, *12 de septiembre*	*2° Alesi*
GP de Portugal, *26 de septiembre*	*4° Alesi*
GP de Australia, *7 de noviembre*	*4° Alesi, 5° Berger*

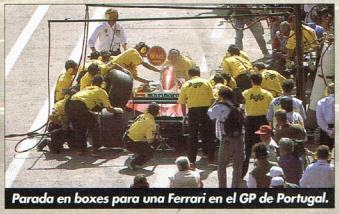
FERRARI ACTRIZ DE REPARTO DETRAS DE WILLIAMS Y BENETTON

Luego de superar a Hill en la fase inicial, Prost no tuvo problemas para imponerse en el GP de Canadá en Montreal. Schumacher fue segundo, delante de Hill y de la Ferrari de Alesi. Prost se impuso también en el GP de Francia en Magny-Cours, luego de superarlo a Hill, al comando desde el comienzo. Tercero fue Schumacher, delante de Senna. En Silverstone, en el GP de In-

El ferrarista Jean Alesi, abajo, con Michael Schumacher en el GP de Italia.



Gerhard Berger en el GP de Francia de 1993.



Parada en boxes para una Ferrari en el GP de Portugal.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Pilato	Auto	Puntos	Victorias
Prost	Williams-Renault	99	7 (SA, RSM, E, CND, F, GB, A)
Senna	McLaren-Ford	73	5 (BR, EU, MC, J, AUS)
Hill	Williams-Renault	69	3 (HU, B, I)
Schumacher	Benetton-Ford	52	1 (P)
Patrese	Benetton-Ford	20	
Alesi	Ferrari	16	
Brundle	Ligier-Renault	13	
Berger	Ferrari	12	
Herbert	Lotus-Ford	11	
Blundell	Ligier-Renault	10	
Andretti	McLaren-Ford	7	
Wendlinger	Sauber-Ilmor	7	
Fittipaldi	Minardi-Ford	5	
Lehto	Sauber-Ilmor	5	
Hakkinen	McLaren-Ford	4	
Alliot	Larrousse-Lamborghini	2	
Barbazza	Minardi-Ford	2	
Barrichello	Jordan-Hart	2	
Comas	Larrousse-Lamborghini	1	
Irvine	Jordan-Hart	1	
Zanardi	Lotus-Ford	1	

NACE LA UNION EUROPEA

Política: *Nace la Unión Europea prevista en los tratados de Maastricht. Checoslovaquia se divide en República Checa y Eslovaquia.* ***Policiales:*** *Captura del jefe mafioso S. Rina. Atentados en Roma, Florencia y Milán. El ex presidente del ENI G. Cagliari y el magnate italiano R. Gardini, implicados en la corrupción, se suicidan.* ***Cine:*** *Muere el director Federico Fellini.* ***Deporte:*** *A. Prost gana su cuarto título mundial de F1. Toyota es la primera empresa japonesa que obtiene el Mundial de Rally.*

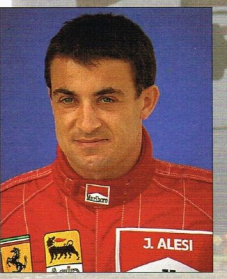
Después de Damon Hill, Alesi está a punto de cortar la línea de meta del GP de Italia de 1993.

glaterra, Hill tuvo que retirarse por la rotura del motor, cuando lideraba delante de Prost. El francés ganó otra vez, precediendo a Schumacher. Prost fue injustamente penalizado por largada anticipada en el GP de Alemania en Hockenheim. Volvió a los boxes después de haber superado a Hill, y de cualquier manera ganó la prueba gracias al retiro, a dos vueltas del final, de su compañero de equipo, causado por el reventón de una cubierta. Schumacher fue segundo.

En el GP de Hungría, en Budapest, Prost largó desde la última posición por haber dejado apagar el motor antes de la vuelta de reconocimiento. Hill, al frente desde el comienzo hasta el final, ganó su primer GP, precediendo a Patrese y Berger. En el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps, Prost fue penalizado por una parada demasiado larga en boxes para el cambio de cubiertas. Aprovecharon la circunstancia el ganador Hill y Schumacher. Prost fue apenas tercero.

Cuando parecía seguro ganador del GP de Italia en Monza, a cuatro vueltas del final, Prost se retiró por rotura del motor. Hill ganó su tercera carrera consecutiva, precediendo a Alesi, quien obtuvo el mejor resultado de la temporada para la Ferrari. Después de anunciar su retiro el día anterior, Prost se coronó campeón del mundo con el segundo lugar conseguido en el GP de Portugal en Estoril. Alesi, al comando por 19 vueltas, tuvo que ceder el paso luego del recambio de neumáticos. Ganó Schumacher, delante de Prost, Hill y Alesi. En el GP de Japón en Suzuka, la lluvia caída a mitad de la carrera favoreció a Senna, que ganó. Prost se ubicó segundo, delante de Hakkinen y Hill. En Adelaida, en el GP de Australia, Senna ganó por quinta vez en la temporada, precediendo a Prost, Hill y a las Ferrari de Alesi y Berger.

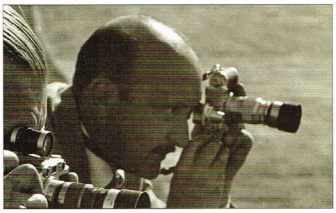
Jean Alesi en el GP de Francia de 1993.

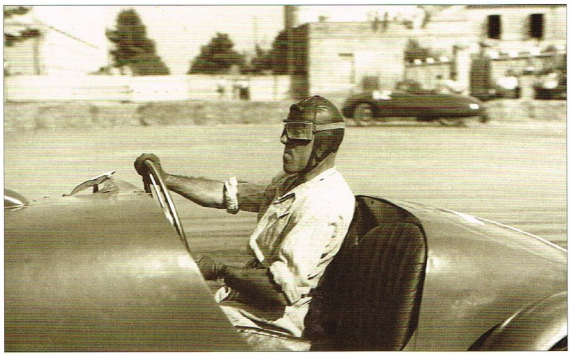


Para Alesi, arriba, un segundo lugar como mejor resultado en 1993; para Berger, a la derecha, un tercer puesto.

Corrado Millanta, un "ojo" atento a los detalles

De la posguerra a 1957, fue uno de los fotógrafos que siguieron más de cerca la evolución de la técnica. Realizaba fotos como un hobby, pero su archivo reúne 24.000 imágenes.





Arriba, Corrado Millanta con su inseparable Leica.

Toda la vida de Corrado Millanta fue marcada por la amistad. Su profesión, representante en Italia de componentes mecánicos extranjeros, se desarrollaba gracias a una serie de amistades que este gentil señor, con un par de bigotes de otros tiempos, milanés de adopción, había enlazado gracias a su amabilidad, a su educación y a su pasión por los automóviles. Muy serio en el trabajo, sabía transformar su propia casa, a la noche, en un cenáculo para amigos íntimos, todos pertenecientes a la elite del motor italiano: técnicos y dirigentes de Alfa Romeo, Fiat, Maserati, Pininfarina. Y Ferrari, obviamente.

RARAMENTE SE SEPARABA DE SU LEICA

Gracias a estas amistades, Millanta lograba hacer menos formales y más sencillas sus relaciones de trabajo, si bien éstas se mantenían siempre en elevados niveles profesionales: y no podía ser de otra manera, cuando se hablaba de representar en Italia a componentes mecánicos como el sincronizador de cambios Porsche, una pieza deseada por muchos productores de autos de esa época.

Una célebre imagen de Tazio Nuvolari en carrera, tomada por Corrado Millanta en 1947.

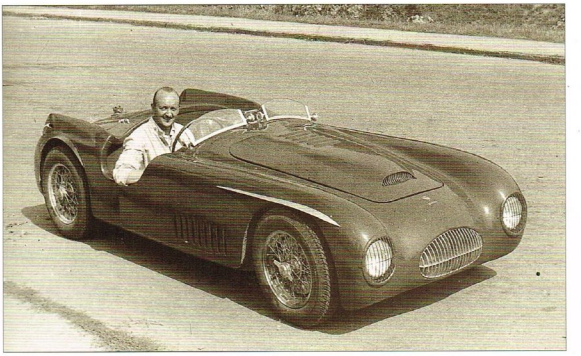
UN PROFESIONAL ENAMORADO DE LA FOTOGRAFIA

Hasta Enzo Ferrari quiso probar el sincronizador Porsche, para hacer menos rudos y rebeldes los cambios de sus propios V12. Esta premisa sobre la profesión de Corrado Millanta es indispensable para entender al Millanta fotógrafo. Porque el hombre distinguido y preciso, que trabajaba hasta de noche para cumplir con una entrega prometida, estaba devorado por la pasión por la fotografía. Y, gracias a la amistad con casi todos los personajes que contaban en el automovilismo de los años Cincuenta y Sesenta, se presentaba a las citas de trabajo, que casi nunca duraban más de diez minutos, con la Leica al cuello. De esta manera, era fácil para Millanta cultivar el hobby de la fotografía: tenía libre acceso a las secciones de carrera, veía los nuevos autos antes que cualquier reportero gráfico, podía asistir a las pruebas privadas en pista, casi secretas, y todo porque llegaba

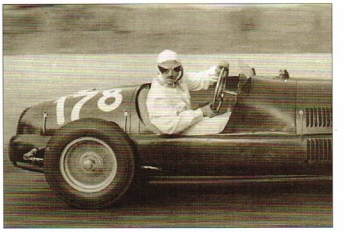
LA CEDULA DE IDENTIDAD

Corrado Millanta nació en Pontremoli (Massa Carrara) el 31 de octubre de 1909 y murió en Milán el 15 de diciembre de 1983. Cursó estudios clásicos, como era normal para quien pertenecía a la burguesía de entonces, aprendió el alemán como segundo idioma y luego se especializó en las elaboraciones mecánicas y en la técnica automovilística, siguiendo su pasión por las máquinas, especialmente de competición. La familia, que lo hubiese querido abogado, tuvo que aceptar su elección. El primer empleo de Millanta fue en Borrani, la empresa que por muchos años proveyó las ya famosas llantas de rayos a la Ferrari. Luego Corrado Millanta trabajó por su cuenta, como agente en Italia de diferentes marcas automovilísticas, siempre en el sector de los componentes, y además colaboró en la creación de la Cisitalia. Actualmente, el archivo fotográfico Millanta está dirigido por su esposa Teresa y su sede está en via Tarchetti 1, en Milán.

En sus fotos de carrera, a menudo Millanta insertaba también el marco de público.



en calidad de técnico y no de fotógrafo. A menudo, los constructores lo utilizaban para tomar las fotos que presentarían en las conferencias de prensa, y miraban al amigo Millanta con ojos particularmente indulgentes, porque sabían que él no iba a vender las fotos a los diarios, ya que el suyo era un hobby y confiaban en su seriedad, que jamás falló.



Millanta al volante de la Cisitalia 1100 y, a la izquierda, el conde Sterzi en carrera mira hacia la cámara de Millanta: gentilezas que los pilotos modernos ya no pueden permitirse.

LOS PRIMEROS FOTOGRAMAS SON DE 1936

Millanta, venga con la cámara, que tenemos una novedad", le decían Pinin Farina y Enzo Ferrari. Pocos reporteros gráficos tenían una relación tan privilegiada con los productores.

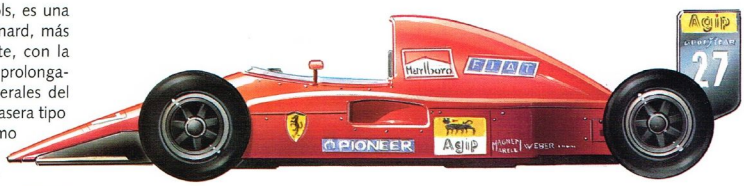
De esta manera, el hobby de Corrado Millanta produjo resultados tal vez inesperados y seguramente brillantes: un vastísimo archivo, que sólo hasta 1957 cuenta con casi 24.000 fotos, en su enorme mayoría inéditas y con un corte siempre original y diferente. Los primeros fotogramas son de 1936. Desde la posguerra hasta 1957, Millanta "cubrió" los más importantes eventos automovilísticos italianos, desde las presentaciones de nuevos vehículos hasta las competencias. La mayoría de las fotos retrata, inevitablemente, a las Ferrari. Especialmente cuando se habla de carreras, y Millanta siguió muchísimas Mil Millas, algunas 24 Horas de Le Mans y una abundante cantidad de grandes premios de Fórmula 1, a los cuales concurría acompañando a amigos corredores, como Felice Bonetto, por ejemplo. El interés del Millanta fotógrafo estaba dirigido esencialmente al medio mecánico: en efecto, sus fotos en las fábricas, con chasis, motores y modelos de carrocería, muestran una rara atención a los detalles y novedades técnicas.

LA ACTIVIDAD FOTOGRAFICA SE REDUCE DESDE 1957

Al final de 1957, los compromisos de trabajo se hicieron más gravosos para Millanta, y desde entonces se dedicó a la fotografía con menor intensidad y constancia. Una verdadera lástima, porque la historia del automóvil perdió uno de los "ojos" más agudos y apasionados que la hayan observado, fotografiado y amado.

1991 642/643: EL "PATO"

Proyectada por Steve Nichols, es una evolución de la 641 de Barnard, más refinada aerodinámicamente, con la trompa "pico de pato", los prolongamientos de los tabiques laterales del alerón delantero y la parte trasera tipo "botella de Coca Cola", como era llamada en el ambiente del Mundial de F1. La performance mediocre, debida a graves problemas de estabilidad, llevará a la sustitución de Alain Prost por Gianni Morbidelli, después del despido del francés.



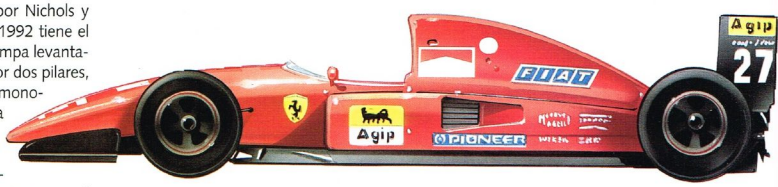
Motor: 12 cilindros en V a 65°, trasero, 86 x 50,2 mm, 3499,2 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 13:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica
Potencia:	710 CV a 13.800 rpm

Chasis:	monocasco de material compuesto de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 7 marchas + MA semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1992 F1 F92A: CON EL MONOAMORTIZADOR

Proyectada en conjunto por Nichols y Migeot, la monoplaza de 1992 tiene el monocasco más rígido, trompa levantada con alerón sostenido por dos pilares, fondo plano separado del monocasco, suspensión trasera con monoamortiguador y carrera reducida. En el Gran Premio de Bélgica debuta la versión con caja transversal F92A/T. Modestos los resultados obtenidos por Jean Alesi e Iván Capelli, luego sustituido por Nicola Larini, pero son los años del dominio Williams.



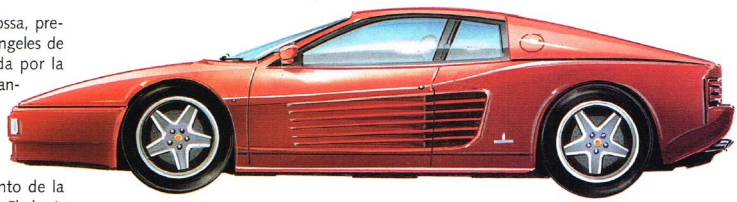
Motor: 12 cilindros en V a 65°, trasero, 88 x 47,9 mm, 3496 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 13:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica
Potencia:	740 CV a 14.700 rpm

Chasis:	monocasco de material compuesto de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1992 512 TR: LA TESTAROSSA EVOLUCIONA

Evolución del modelo Testarossa, presentada en el Salón de Los Angeles de enero de 1992, caracterizada por la trompa inspirada en la 348 y llantas de nuevo diseño, con los cinco rayos más sutiles. Numerosas modificaciones de detalles del motor permiten obtener un notable incremento de la potencia y de la performance. El chasis es más rígido, la dirección más directa y las suspensiones tienen una nueva geometría: así mejora el comportamiento, con la dirección asistida y el ABS.



Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero-central, 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	428 CV a 6750 rpm

Chasis:	estructura portante de acero con elementos tubulares
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	1473 kilos
Velocidad máxima:	313 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto con la F1 126 C4 en el GP de Mónaco 1984: se clasificará sexto.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Sport 166 S/C,
el pequeño torpedo

208 GTB-GTS,
deportiva años 80

Los Marzotto,
hermanos de carrera

Un gran reportero:
Franco Lini